

GUARDIAN EYE

3314205

# Un drone belge fait pour l'Afrique

AVEC 4 HEURES D'AUTONOMIE, LE GUARDIAN EYE EST UN DRONE CIVIL DÉVELOPPÉ SPÉCIALEMENT POUR L'AFRIQUE ET LES GRANDS ESPACES. LES CANDIDATS À L'ACHAT SE PRESSENT, POUR DES APPLICATIONS LES PLUS VARIÉES.

C'était il y a deux ans. La compagnie cargo belge Aircraft Traders, très active en Afrique, recevait une demande pour le moins étonnante de plusieurs contacts africains. Il s'agissait de leur trouver un drone adapté à leurs besoins. Des besoins très spécifiques en termes de robustesse, d'autonomie et de communication, qui ne trouvaient pas de réponse sur le marché, ce qui conduira la compagnie cargo



Un fuselage en fibre de verre et des ailes en fibre de carbone.

à développer une solution sur mesure, présentée pour la première fois au Salon du Bourget.

**VOLS D'ESSAI.**

« Le Bourget était notre objectif, explique Pierre-Yves Ernst, manager du département drones d'Aircraft Traders. Nous y lançons la commercialisation de notre drone, qui, après 200 heures de vols d'essai, est désormais parfaitement au point. » L'appareil est le fruit de plusieurs collaborations avec d'autres sociétés, en particulier pour sa numérisation, et avec l'université de Liège, qui a participé aux tests. Il présente des performances remarquables, avec 3 à 4 heures d'autonomie en version électrique et plus du double en version à essence.

Dans ce dernier cas de figure, la masse de l'appareil au décollage atteint 10,5 kg, au lieu de 6,5 kg dans la version électrique. Des masses très raisonnables qui offrent un bon rapport poids-performances grâce à un fuselage en fibre de verre (pour éviter les interférences en termes de communication) et à des ailes en fibre de carbone. Prévu pour fonc-

tionner à des températures comprises entre -10 et +40 °C, à une vitesse de 100 km/h, à une centaine de mètres d'altitude, le Guardian Eye dispose de moyens de communication élémentaires, mais parfaitement adéquats pour l'Afrique : le 2G-3G. Le Continent dispose, en effet, d'excellents réseaux GSM qui permettront, dans le cas présent, de transmettre des images en temps réel de qualité suffisante, sachant que les images HD pourront être récupérées à l'atterrissage.

Le pilotage ne se fait pas en temps réel, mais par programmation. Le plan de vol est introduit avant le vol, mais peut éventuellement être modifié en cours de vol, toujours via le réseau GSM. Le décollage peut avoir lieu sur piste ou par catapultage.

**APPLICATIONS.**

« Les applications en Afrique sont très nombreuses, explique Pierre-Yves Ernst. Nous avons des marques d'intérêt pour des projets très variés. D'autant que le drone peut emporter du matériel embarqué très différent, customisable à la demande du client. » La sur-

veillance des frontières, des parcs nationaux ou des infrastructures est évidemment parmi les applications les plus sollicitées. Mais d'autres projets sont plus originaux, tel celui qu'une société de chemin de fer du Kenya s'appête à mettre en place. « Elle souhaite faire passer la vitesse commerciale d'une ligne de 50 à 90 km/h, explique le manager. Mais à cette vitesse, il n'est plus possible pour un train de s'arrêter avant un obstacle dont on sait à quel point ils peuvent être fréquents sur ce territoire. Le projet est donc de faire précéder le train par un drone qui informera les conducteurs des obstacles éventuels. »

A ce stade, la société n'a pas encore d'objectifs chiffrés pour la vente de ses drones. Mais avec un prix d'achat de 47 000 euros et des frais d'utilisation très raisonnables, le succès à toutes les chances d'être au rendez-vous. Et après l'Afrique ? Les activités cargos d'Aircraft Traders la conduisent régulièrement à Dubai et Panama, qui constitueraient à n'en pas douter d'excellentes bases de départ vers de nouveaux horizons. ■ **Benoît Gilson**

**CHIFFRES CLÉS**

Masse au décollage\*

**6,5 kg**

Autonomie

**3 à 4 h**

Vitesse

**100 km/h**

**200 h**

de vols d'essai

Prix

**47 000 €**

\*version électrique